

Wrocław, dnia 22 lipca 2010 r.

Pan
Marek ŁAPIŃSKI
Marszałek
Województwa Dolnośląskiego

LWR-4101-02-01/2010
P/10/061

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

Na podstawie art. 2 ust. 2 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli¹, zwanej dalej „ustawą o NIK”, Najwyższa Izba Kontroli Delegatura we Wrocławiu skontrolowała Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego we Wrocławiu, zwany dalej „Urzędem” w zakresie działań podejmowanych na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego w Województwie Dolnośląskim w latach 2009-2010 (I kwartał).

W związku z kontrolą, której wyniki przedstawione zostały w protokole kontroli podpisanym w dniu 9 lipca 2010 r., Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 60 ustawy o NIK, przekazuje Panu Marszałkowi niniejsze wystąpienie pokontrolne.

Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie, mimo stwierdzonych nieprawidłowości ocenia w latach 2009-2010 (I kwartał) działalność Urzędu w kontrolowanym zakresie, albowiem:

- **pozytywnie ocenia przyjęte przez Urząd rozwiązania organizacyjne dla realizacji zadań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego w Województwie Dolnośląskim oraz sprawowanie nadzoru nad prowadzeniem kursów doształcających dla kierowców wykonujących przewozy materiałów niebezpiecznych,**
- **pozytywnie mimo stwierdzonych nieprawidłowości ocenić należy zatwierdzenie projektów organizacji ruchu drogowego i prowadzenie ich ewidencji oraz sprawowanie nadzoru nad przeprowadzaniem przez wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego egzaminów państwowych na prawo jazdy,**

¹ Dz. U. z 2007 r. Nr 231, poz. 1701 ze zm.

- **negatywnie natomiast: nie przeprowadzanie kontroli wykonania zadań technicznych wynikających z realizacji projektu zmiany organizacji ruchu o charakterze stałym; niepełne realizowanie kontroli prawidłowości zastosowania, wykonania, funkcjonowania i utrzymania wszystkich znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej, urządzeń sygnalizacji dźwiękowej, urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, umieszczonych na drogach wojewódzkich; niezgodności istniejącej organizacji ruchu drogowego na wybranych drogach wojewódzkich z zatwierdzonymi projektami organizacji ruchu. Niewystarczająca była także działalność Wojewódzkiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego we Wrocławiu w zakresie koordynacji, współpracy i określania kierunków działań administracji publicznej w sprawach bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz sporządzenia i realizacji „Regionalnego programu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2007-2009 w Województwie Dolnośląskim”.**

Przedstawioną ocenę ogólną uzasadniają następujące oceny cząstkowe:

1. Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie ocenia rozwiązania organizacyjne przyjęte przez Marszałka Województwa Dolnośląskiego, a także Zarząd Województwa Dolnośląskiego (ZWD), odnośnie realizacji zadań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego w Województwie Dolnośląskim. W kontrolowanym okresie zadania z tego zakresu były w Urzędzie realizowane przez Departament Infrastruktury, a w szczególności przez zlokalizowane w Wydziale Transportu komórki organizacyjne: Dział Infrastruktury Transportowej i Zarządzania Ruchem oraz Dział Nadzoru Jednostek Certyfikujących. Departamentowi Infrastruktury powierzono ponadto sprawowanie (w imieniu Zarządu Województwa Dolnośląskiego) nadzoru nad działalnością samorządowych jednostek organizacyjnych, tj.: Dolnośląskiej Służby Dróg i Kolei we Wrocławiu (DSDiK)² oraz Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego (WORD) w Jeleniej Górze, Legnicy, Wałbrzychu i we Wrocławiu. Przy Marszałku Województwa Dolnośląskiego działała także Wojewódzka Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (WRBRD), której zadaniem było

² DSDiK wykonywał z upoważnienia Zarządu Województwa Dolnośląskiego zadania zarządcy drogi dróg wojewódzkich w zakresie:

- planowania, budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg wojewódzkich wraz z infrastrukturą techniczną związaną z drogami;
- planowania, budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony obiektów inżynierskich na drogach wojewódzkich;
- inżynierii ruchu drogowego.

koordynowanie i określanie kierunków działania administracji publicznej w sprawach bezpieczeństwa ruchu drogowego. Funkcję Przewodniczącego WRBRD pełnił w imieniu Marszałka Województwa Dolnośląskiego Członek Zarządu Województwa Dolnośląskiego nadzorujący Departament Infrastruktury.

2. W ocenie NIK prowadzona w Urzędzie ewidencja zatwierdzonych projektów organizacji ruchu drogowego odpowiadała wymogom rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 października 2000 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach³ (obowiązującego do dnia 28.10.2003 r.) oraz zastępującego je rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzeniem⁴ (obowiązującego od dnia 29.10.2003 r.). Jednakże w ewidencji tej nie wpisywano dat przywrócenia poprzedniej organizacji ruchu w przypadkach czasowej zmiany organizacji ruchu, mimo że Urząd posiadał m.in. kopie zezwoleń na zajęcie pasa drogowego, wydawane przez DSDiK, które zawierały konkretne terminy prowadzenia robót drogowych, powodujących czasową zmianę w organizacji ruchu drogowego. Ustalono również, iż wszystkie drogi wojewódzkie będące w zarządzie ZWD posiadały zatwierdzone projekty docelowej organizacji ruchu. Niemniej badania kontrolne 21 takich projektów zatwierdzonych na podstawie rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. wykazały, że 17 z nich nie zawierało nazwiska oraz podpisu projektanta, co było niezgodne z § 5 ust. 1 pkt 7 tego rozporządzenia. Brak wymaganej art. 5 ust. 1 cytowanego rozporządzenia zawartości projektu organizacji ruchu drogowego miał także miejsce w przypadku analizy 30 zatwierdzonych projektów czasowej organizacji ruchu dla dróg wojewódzkich. W szczególności: 5 projektów nie zawierało nazwiska lub podpisu projektanta, 6 projektów planu orientacyjnego, 1 projekt opisu technicznego drogi, 1 projekt opinii Komendanta Wojewódzkiego Policji, a 17 projektów nie zawierało w ogóle lub aktualnego terminu wprowadzenia zmienionej organizacji ruchu. Brak w projekcie terminu wprowadzenia zmienionej organizacji ruchu powodował, iż termin ważności dla danego projektu ustalany był przez zatwierdzającego z dużą rezerwą czasową.

Z kolei analiza dokumentacji dotyczącej 34 (wszystkich) projektów organizacji ruchu niezatwierdzonych w kontrolowanym przez NIK okresie wykazała, iż w 19 (55,8%) przypadkach poinformowano wnioskodawcę o nie zatwierdzeniu projektu po upływie 1

³ Dz.U. z 2000 r. Nr 90, poz. 1006

⁴ Dz.U. z 2003 r. Nr 177, poz. 1729

miesiąca (od 32 do 89 dni) od dnia złożenia wniosku o jego zatwierdzenie, co naruszało postanowienia art. 35 ust. 3 Kodeksu postępowania administracyjnego(kpa)⁵ (*załatwienie sprawy wymagającej postępowania wyjaśniającego powinno nastąpić nie później niż w ciągu miesiąca*). W przypadkach tych nie informowano także wcześniej wnioskodawców o fakcie i przyczynach zwłoki w załatwianiu sprawy ze wskazaniem nowego terminu jej załatwienia, do czego obligował art. 36 kpa.

Przewlekłe załatwianie wniosków o zatwierdzenie projektów zmian organizacji ruchu drogowego prowadziło niekiedy do sytuacji, iż wnioskodawca dokonywał czasowej zmiany organizacji ruchu drogowego bez zatwierdzonego przez organ zarządzający ruchem projektu, co nie powinno mieć miejsca. I tak dnia 16 czerwca 2009 r., tj. dopiero 55 dni od dnia złożenia projektu (22 kwietnia 2009 r.) poinformowano wnioskodawcę (Przedsiębiorstwo Usługowe z Jeleniej Góry) o jego odrzuceniu z powodu braku stosownej opinii Komendanta Wojewódzkiego Policji, podczas gdy wniosek dotyczył wprowadzenia zastępczej organizacji ruchu na czas zamknięcia części ul. Daszyńskiego w ciągu drogi wojewódzkiej nr 352 w Bogatyni, w związku z organizacją w dniach 29-31 maja 2009 r. przez Urząd Miasta i Gminy w Bogatyni imprezy plenerowej pn. Bogatyńskie Dni Węgla i Energii „Karbonalia 2009”.

3. Najwyższa Izba Kontroli negatywnie ocenia fakt nie przeprowadzania przez organ zarządzający ruchem, w terminie 14 dni od dnia wprowadzenia organizacji ruchu, kontroli wykonania zadań technicznych wynikających z realizacji projektu zmiany organizacji ruchu o charakterze stałym, do czego był zobowiązany § 12 ust. 3 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. Wyjaśnienia Dyrektora Wydziału Transportu, że kontrole stałych organizacji ruchu są przeprowadzane przez pracowników Wydziału w ramach prowadzonych na bieżąco wizji lokalnych dróg wojewódzkich, nie zmieniają faktu, iż działania takie nie mogą zastępować obowiązku wynikającego z przywołanego wyżej przepisu prawnego.

Nie w pełni realizowany był także wynikający z § 12 ust. 5 cytowanego rozporządzenia obowiązek, przeprowadzania co najmniej 1 raz na 6 miesięcy kontroli prawidłowości zastosowania, wykonania, funkcjonowania i utrzymania wszystkich znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej, urządzeń sygnalizacji dźwiękowej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, umieszczonych na drogach wojewódzkich. W 2009 r. spośród bowiem 90 dróg wojewódzkich - 20 dróg poddanych było takiej kontroli tylko 1 raz,

⁵ ustawa z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (j.t. Dz.U. z 2000 r. Nr 98, poz.

a 25 dróg nie było kontrolowanych pod tym kątem w ogóle. Dodatkowo w Wydziale Transportu Urzędu brakowało procedur dotyczących przeprowadzania i dokumentowania wykonywanych przez pracowników kontroli oraz wizji lokalnych organizacji ruchu drogowego. Przeprowadzona przez NIK analiza zgromadzonej dokumentacji w tym zakresie wykazała dowolność i uznaniowość jej sporządzania. Między innymi sporządzano: 1 protokół kontroli dla 1 kontroli lub 1 protokół kontroli dla kilku kontroli (przeprowadzonych w różnych dniach), notatkę służbową z przeprowadzonej kontroli, adnotację pisemną o fakcie przeprowadzonej kontroli na innym dokumencie (np. na kopii zezwolenia na zajęcie pasa drogowego), albo nie sporządzono żadnego dokumentu na okoliczność przeprowadzonej kontroli, mimo że w zatwierdzeniu projektu organizacji ruchu była wzmianka o przeprowadzonej wizji lokalnej. Wielokrotnie przy tym brakowało formalnego (udokumentowanego) przekazania do jednostek wprowadzających organizację ruchu drogowego lub do jednostki odpowiedzialnej za utrzymanie oznakowania (DSDiK) uwag i wyników kontroli, jak również formalnej (udokumentowanej) reakcji tych jednostek na przekazane zalecenia, w konsekwencji czego Wydział nie posiadał pełnej informacji czy i w jaki sposób zostały one zrealizowane. W ocenie NIK taka sytuacja świadczy o niewłaściwym nadzorze Urzędu nad DSDiK.

4. Negatywnie ocenić należy niezgodności istniejącej organizacji ruchu drogowego na wybranych drogach wojewódzkich z zatwierdzonymi projektami organizacji ruchu, co w ocenie NIK mogło zagrażać bezpieczeństwu ruchu drogowego. Przeprowadzone pod tym kątem oględziny na odcinku drogi nr 395 Wrocław – Strzelin (ok. 35 km) i drodze nr 396 Strzelin – Oława – Bierutów (ok. 60 km), wykazały szereg rozbieżności pomiędzy stanem rzeczywistym, a wynikającym z zatwierdzonych projektów organizacji ruchu⁶. Na odcinku drogi nr 395 stwierdzono łącznie 45 miejsc, w których istniejące oznakowanie odbiegało od oznakowania z zatwierdzonego projektu organizacji ruchu drogowego, natomiast na drodze nr 396 - 61 takich miejsc. Polegały one z jednej strony - na występowaniu znaków drogowych, których nie było w projekcie, a z drugiej - na braku znaków drogowych, których istnienie zakładał projekt. Najczęstszym przypadkiem było zastępowanie brakującego w odniesieniu do projektu organizacji ruchu znaku D-1 (droga z pierwszeństwem przejazdu) – 24 przypadki, znakami z grupy A-6 (skrzyżowanie z drogą podporządkowaną) – 32 przypadki. Inne

1071 ze zm.)

⁶ Rzecz nie dotyczy awaryjnego oznakowania ustawionego przez DSDiK na drogach nr 395 i 396 z uwagi na zły stan nawierzchni oraz na drodze nr 396 z powodu uszkodzeń spowodowanych powodzią w maju 2010 r.

rozbieżności pomiędzy stanem rzeczywistym a projektowanym to istnienie lub brak znaków: A-1 (niebezpieczny zakręt w prawo) – 3 przypadki, A-3 (niebezpieczne zakręty, pierwszy w prawo) – 4 przypadki, A-3 (niebezpieczne zakręty, pierwszy w lewo) – 3 przypadki, A-16 (przejście dla pieszych) – 5 przypadków, B-21 (zakaz skręcania w lewo) – 2 przypadki, B-22 (zakaz skręcania w prawo) – 3 przypadki, B-35 (zakaz postoju) – 3 przypadki i B-36 (zakaz zatrzymywania się) – 3 przypadki. Sytuacja ta zdaniem NIK świadczy nie tylko o braku pełnej wiedzy organu zarządzającego ruchem na drogach wojewódzkich na temat aktualnie funkcjonującej na nich organizacji ruchu, lecz także o niewłaściwym funkcjonowaniu DSDiK - jednostki odpowiedzialnej za utrzymanie oznakowania oraz kontroli Wydziału Transportu⁷ nad tą jednostką.

5. Urząd przeprowadził analizę istniejących zagrożeń w transporcie drogowym ze wskazaniem przyczyn, skutków oraz kompetencji w zakresie ich ograniczenia lub likwidacji. Jej przedmiotem było przedstawienie stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach wojewódzkich Województwa Dolnośląskiego w latach 2006-2008, a wynikiem - opracowanie o charakterze analitycznym pn. „Zagrożenia w ruchu drogowym na drogach wojewódzkich Województwa Dolnośląskiego”:

- Cz. I: Analiza bezpieczeństwa na drogach wojewódzkich Województwa Dolnośląskiego w latach 2006-2008, w której przedstawiono rodzaj i liczbę zdarzeń drogowych, tj. wypadków i kolizji (w 2006 r. - 5395, w 2007 r. – 4358 i w 2008 r. – 4372, a ich koszty wyniosły odpowiednio 440,9 mln zł, 412,3 mln zł i 370,4 mln zł). Stwierdzono, że podstawową przyczyną wypadków drogowych na drogach wojewódzkich było niedostosowanie prędkości pojazdów do warunków ruchu- 31,2%, nieudzielanie pierwszeństwa przejazdu - 17,0%, niezachowanie bezpiecznej odległości pomiędzy pojazdami -15,5%. Jednocześnie wskazano, że nadal co 5-ta ofiara wypadków to pieszy;

- Cz. II: Procedury efektywnego zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego na drogach wojewódzkich. Wskazano na 14 zasadniczych kierunków działalności dla poprawy brd m.in. w zakresie: ciągłego doskonalenia (rozbudowy) istniejącego na bazie DSDiK Serwisu Informacji Drogowej(SID), poprawy inżynierii ruchu drogowego z wykorzystaniem nowych technologii budowy dróg zwiększających bezpieczeństwo ruchu, opracowanie procedur szerszego niż ma to miejsce obecnie uwzględniania zagadnień brd w procesie planowania i

⁷ Do zadań Wydziału Transportu należała m.in. kontrola prawidłowości zastosowania i funkcjonowania znaków drogowych, sygnalizacji świetlnej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz ich zgodności z zatwierdzoną organizacją ruchu.

projektowania inwestycji drogowych, identyfikacji i selekcji niebezpiecznych miejsc i odcinków do wdrożenia środków poprawy brd, monitoringu i kontroli realizacji programu brd, opracowywanie i rozpowszechnianie okresowych raportów o stanie brd z analizami problemowymi, powołania koordynatorów i zespołów odpowiedzialnych za problematykę brd na różnych szczeblach wykonawczych administracji rządowej i samorządowej.

Katalog wymienionych w powyższym opracowaniu przyczyn wypadków spowodowanych przez kierujących, pomijał jako przyczynę wypadków niewłaściwy stan techniczny dróg, obiektów mostowych, urządzeń zabezpieczających i innych urządzeń związanych z drogą bądź niewłaściwą organizacją ruchu. W ocenie NIK może to wskazywać na nierzetelność (niepełną wiarygodność) zaprezentowanych danych, bowiem w zawartym w opracowaniu zestawieniu o rodzaju zdarzeń drogowych występowała pozycja „Najechanie na dziurę, wybój, garb”, w której odnotowano 673 takie zdarzenia w 2006 r., 101 w 2007 r. i 155 w 2008 r. Z kolei w Programie „Gambit 2005”⁸ do głównych problemów bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce zaliczono nie tylko niebezpieczne zachowania uczestników ruchu, ale także niską jakość infrastruktury drogowej oraz kwestie związane z organizacją ruchu drogowego (brak wystarczającej hierarchizacji dróg i niedostosowanie ich do pełnionych funkcji, niebezpieczne obiekty w pasie drogowym, przejścia dróg tranzytowych przez miasta i miejscowości, obudowywanie dróg na znacznej ich długości, błędne rozwiązania skrzyżowań i przejść dla pieszych).

6. Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie ocenia sprawowanie przez Urząd nadzoru nad przeprowadzaniem egzaminów państwowych na prawo jazdy. Uwagę NIK zwrócił jednakże spadek wykonania przez Wydział Transportu ilości kontroli dotyczących przeprowadzania przez WORD egzaminów państwowych na prawo jazdy z 15 w 2008 r. do 7 w 2009 r. Ponadto postępowanie kontrolne nie było w pełni prowadzone według Zarządzenia nr 5/2008 Marszałka Województwa Dolnośląskiego z dnia 22 stycznia 2008 r. w sprawie zasad i trybu przeprowadzania kontroli, dokumentowania czynności kontrolnych oraz postępowania pokontrolnego w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Dolnośląskiego w wojewódzkich samorządowych jednostkach organizacyjnych (np. brakowało protokołów oględzin, wyjaśnień osób odpowiedzialnych za popełnienie nieprawidłowości).

⁸ Krajowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2005-2007-2013 „Gambit 2005”, przyjęty przez Radę Ministrów RP na posiedzeniu w dniu 19 kwietnia 2005 r.

NIK nie wnosi natomiast zastrzeżeń do prowadzonej przez Urząd ewidencji egzaminatorów osób ubiegających się o prawo jazdy, a także działań w sprawie rozpatrywania skarg dotyczących przebiegu egzaminów na prawo jazdy.

Pozytywnie także ocenić należy sprawowanie przez Urząd nadzoru nad prowadzeniem kursów dokształcających dla kierowców wykonujących przewozy materiałów niebezpiecznych (ADR). Właściwie prowadzona była ewidencja przedsiębiorców szkolących kierowców przewożących materiały niebezpieczne.

7. Zastrzeżenia NIK budziło także funkcjonowanie, działającej przy Marszałku Województwa jako wojewódzki zespół koordynacyjny w sprawach bezpieczeństwa ruchu drogowego), Wojewódzkiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego we Wrocławiu (WRBRD) w zakresie koordynacji i określania kierunków działań administracji publicznej w sprawach bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz opracowania i realizacji „Regionalnego programu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2007-2009 w Województwie Dolnośląskim⁹”, zwanego dalej „Regionalnym Programem” (na lata następne regionalnego programu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego jeszcze nie sporządzono). Regionalny Program opracowany został na podstawie materiałów przekazanych przez zarządców dróg oraz zarządzającego ruchem na drogach w województwie dolnośląskim (sygnowany dnia 3 stycznia 2007 r. przez Przewodniczącego Zespołu Programowego Inżynierii Ruchu Drogowego WRBRD) i obejmował w szczególności wykaz zadań do realizacji w latach 2007-2009 przez wskazane samorządowe jednostki organizacyjne województwa dolnośląskiego wraz z terminem ich wykonania. Dokumentowi temu nie nadano jednakże żadnej mocy prawnej (np. uchwała Sejmiku Województwa Dolnośląskiego), a nadto nie korespondował on z Programem „Gambit 2005” odnośnie określonych w nim zadań priorytetowych do realizacji dla wojewódzkich rad bezpieczeństwa ruchu drogowego (np. utworzenie centralnego systemu monitorowania działań prowadzonych na rzecz brd i realizacji programów brd) oraz nie zawierał zaleceń sformułowanych w Programie „Gambit 2005” dla wojewódzkich i lokalnych programów bezpieczeństwa ruchu drogowego, gdzie m.in. wskazano, iż:

- programy wojewódzkie, podobnie jak Program Krajowy, powinny składać się z diagnozy gwarantującej obiektywne spojrzenie na faktyczny stan bezpieczeństwa ruchu drogowego, strategii zawierającej jasno sprecyzowany cel z podaniem głównych kierunków działań oraz

⁹ zadanie opracowania przez WRBRD regionalnego programu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego wynikało z art. 140h ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908 ze zm.).

programów operacyjnych precyzujących zadania do wykonania przez instytucje i organizacje szczebla wojewódzkiego;

- programy lokalne (realizowane przez lokalne samorządy), opracowane z dużym stopniem szczegółowości, powinny wskazywać konkretne rozwiązania z zakresu edukacji, nadzoru, infrastruktury i ratownictwa (np. usprawnienie konkretnego skrzyżowania, doposażenie konkretnej jednostki w sprzęt, wskazanie dokładnego miejsca automatycznego nadzoru itp.).

Sprawozdania z działalności WRBRD za lata 2007-2009 zawierały informacje o realizacji w województwie dolnośląskim różnych działań na rzecz poprawy ruchu drogowego, w tym m.in. zadań należących i nie należących do Programu „Gambit 2005”, ujętych i nie ujętych w regionalnym programie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, informacje: statystyczne o stanie bezpieczeństwa ruchu na drogach terenu województwa (np. liczba i rodzaj wypadków drogowych, liczba zabitych i rannych w ich wyniku kierowców, pasażerów, rowerzystów, pieszych); o inwestycjach, remontach, utrzymaniu infrastruktury drogowej; o innych inicjatywach lub działaniach podejmowanych na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego w województwie (posiedzeniach WRBRD, rozwoju systemu ratownictwa na drogach, działaniach edukacyjnych dzieci i młodzieży).

Ze sprawozdań tych nie wynikało natomiast: czy i jakie zadania Regionalnego Programu i Programu „Gambit 2005” nie zostały zrealizowane i dlaczego; w jakim stopniu zadania zrealizowane przyczyniły się do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego; jak wygląda korelacja (współzależność) Programu „Gambit 2005” i Regionalnego Programu. Nie sporządzano również sprawozdań z realizacji Regionalnego Programu. W rezultacie WRBRD nie posiadała pełnej wiedzy w zakresie realizacji zadań wynikających z zapisów „Regionalnego programu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2007-2009 w Województwie Dolnośląskim” (za wyjątkiem zadań wykonywanych przez DSDiK).

Niewystarczająca w ocenie NIK była współpraca Województwa Dolnośląskiego (jako jednostki samorządowej) i WRBRD z lokalnymi samorządami gminnymi i powiatowymi w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Jak wyjaśnił Przewodniczący WRBRD *„Współpraca pomiędzy różnymi zarządcami dróg (krajowych, wojewódzkich, powiatowych, gminnych, miejskich w miastach na prawach powiatu) na terenie województwa, mająca na celu realizację działań ukierunkowanych na zwiększenie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego jest bardzo mocno ograniczona. Każdy z zarządców dróg zainteresowany jest tylko stanem bezpieczeństwa „swoich dróg”, brak jest współpracy w szerszym zakresie i spojrzenia na stan bezpieczeństwa dróg w rejonie. Takie spojrzenie spowodowane jest*

niewystarczającymi środkami, ograniczonymi możliwościami finansowymi poszczególnych zarządców dróg w zakresie działań mających na celu zwiększenie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego.” Zauważyć jednak należy, iż zgodnie z Regulaminem pracy WRBRD do jej zadań należało m.in. integrowanie działań różnych instytucji w celu realizacji konkretnych propozycji wpływających na stan bezpieczeństwa w ruchu drogowym oraz wspieranie działań zmierzających do pozyskiwania dodatkowych środków finansowych na działalność programową zarówno z resortu transportu jak i innych dotacji celowych. Według Regulaminu pracy WRBRD, winna ona realizować swoje cele i działania m.in. poprzez inspirowanie i opiniowanie kierunków oraz przedsięwzięć w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na terenie Województwa Dolnośląskiego oraz współpracę z jednostkami samorządu terytorialnego.

Przedstawiając powyższe oceny i uwagi, NIK wnosi o:

1. ***Zapewnienie realizacji rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzeniem w zakresie:***
 - *terminowego i dokonywanego w oparciu o komplet wymaganych dokumentów, zatwierdzania projektów organizacji ruchu dla dróg wojewódzkich,*
 - *zamieszczania w ewidencji zatwierdzonych projektów organizacji ruchu dla projektów czasowej zmiany organizacji ruchu, daty przywrócenia poprzedniej organizacji ruchu,*
 - *przeprowadzania kontroli wykonania zadań technicznych wynikających z realizacji projektu zmiany organizacji ruchu o charakterze stałym oraz kontroli prawidłowości zastosowania, wykonania, funkcjonowania i utrzymania wszystkich znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej, urządzeń sygnalizacji dźwiękowej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego.*
2. ***Opracowanie procedur dotyczących przeprowadzania i dokumentowania przez Wydział Transportu kontroli (wizji lokalnych) oraz realizacji wniosków pokontrolnych.***
3. ***Dostosowanie istniejącej organizacji ruchu drogowego na poddanych oględzinom drogach wojewódzkich nr 395 i 396 do zatwierdzonych projektów organizacji ruchu. Przeprowadzenie kontroli i analizy w tym zakresie na pozostałych drogach wojewódzkich.***
4. ***Opracowanie na kolejne lata regionalnego programu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego uwzględniającego zadania priorytetowe do realizacji WRBRD oraz zalecenia Programu „Gambit 2005” dla wojewódzkich i lokalnych programów bezpieczeństwa***

ruchu drogowego, a także nadanie mu stosownej mocy prawnej. Zapewnienie sporządzania sprawozdawczości z realizacji regionalnego programu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.

5. Zaktywizowanie i usprawnienie działalności Wojewódzkiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego we Wrocławiu.

Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 62 ust. 1 ustawy o NIK, oczekuje przedstawienia przez Pana Marszałka, w terminie 30 dni od dnia otrzymania niniejszego wystąpienia pokontrolnego, informacji o sposobie wykorzystania uwag i wykonania wniosków, bądź o działaniach podjętych w celu realizacji wniosków lub przyczynach niepodjęcia takich działań. Zgodnie z treścią art. 61 ust. 1 ustawy o NIK, w terminie 7 dni od daty otrzymania niniejszego wystąpienia pokontrolnego, przysługuje Panu Marszałkowi, prawo zgłoszenia na piśmie do dyrektora Najwyższej Izby Kontroli Delegatury we Wrocławiu, umotywowanych zastrzeżeń w sprawie ocen, uwag i wniosków zawartych w tym wystąpieniu.

W razie zgłoszenia zastrzeżeń, zgodnie z art. 62 ust. 2 ustawy o NIK, termin nadesłania informacji, o którym mowa wyżej, liczy się od dnia otrzymania ostatecznej uchwały właściwej komisji NIK o sposobie ich rozpatrzenia.